

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 27 (1960)

Artikel: Die innere Wynigenbrücke
Autor: Marti-Glanzmann, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1076157>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die innere Wynigenbrücke

Walter Marti-Glanzmann

Rudolf Aeschlimann schildert 1946 im XIII. Jahrgang des «Burgdorfer Jahrbuches» auf den Seiten 87–90 die Entstehungsgeschichte der alten inneren Wynigenbrücke, worauf der Verfasser auf vier nachfolgenden Seiten Auszüge aus den Burgdorfer Ratsmanualen vom 12. März 1764 bis 19. Mai 1781 nachfolgen läßt, um eindeutig klarzulegen, wie sich Rat und Burger der Stadt Burgdorf bemühten, 1776 eine dringend notwendige und dauerhafte Holzbrücke zu erstellen und fachgemäß zu unterhalten.

Ohne Zweifel hat der kunstsinnige Holzwerkmeister Johann Jakob Stähli – er war auch Stadtorganist – die prächtige und wohlproportionierte Zimmermannsarbeit geleitet, wobei ihm zur Vollendung des Werkes Hauptmann David Kupferschmid für die Steinhauer- und Maurerarbeit und Andreas Dysli für die Dachdeckerarbeiten willig zur Verfügung standen. Das Gemeinschaftswerk hat sich gelohnt und zeigte sich nützlich bis zum heutigen Tage.

150 Jahre hat die solide Holzbrücke allen Anforderungen, die man an sie stellte, genügt. Durch die fortschreitende Industrialisierung des Landes, die teilweise beängstigend zunehmende Motorisierung des Straßenverkehrs wurden notgedrungen neue Probleme aufgerollt, die – das sahen wir Leute des lebendigen Heimatschutzes stets ein – gelöst werden mußten, und immer wieder waren wir auch bereit, Hand zu bieten zu vernünftigen Dauerlösungen, doch stellten wir uns je und je kräftig zur Wehr, wenn sinnlos altehrwürdige Bauwerke dem modernen Großverkehr geopfert werden sollten. Eines steht sicher: Der neuzeitliche Straßenverkehr schließt die berechtigten Belange des Heimatschutzes nicht aus! Als erkämpfte Beweise können die geretteten Holzbrücken von Hasle-Rüegsau und Gümmenen erwähnt werden.

Rudolf Aeschlimanns lokalhistorische Arbeit über die innere Wynigenbrücke im Burgdorfer Jahrbuch galt als erster Rettungsversuch des imposanten Holzwerkes durch den Heimatschutz und eine offene Kampfansage, wenn reißschienenbewaffnete, um nicht zu sagen mit der engeren Heimat unverbundene Techniker der Neuzeit in sinnloser Art das mit Recht bestaunte

Holzwerk durch eine nüchterne Betonbrücke ersetzen wollten, denn Technik und Neuzeit können ohne weiteres mit berechtigten Heimatschutzgedanken vereinigt werden. Leute, die für unsere Belange höchstens ein spöttisches Lächeln besitzen, beachten wir grundsätzlich nicht, denn die Zeit arbeitet für unsere Ziele, da unseren bestimmt dankbaren Nachkommen Baudenkmäler aus ältester Zeit erhalten werden müssen. Nur ein Beispiel: Kein Mensch würde heute die Stadttore Burgdorfs mehr niederreißen lassen und der heutige Großverkehr um einen Christoffelturm zu Bern könnte sicher anstandslos gemeistert werden, wie die Verhältnisse an beiden Engpässen Zeitglocken- und Käfigturm.

Die verantwortungsbewußten Behörden der Einwohnergemeinde Burgdorf unterstützen die berechtigten Forderungen des Heimatschutzes, wenn sie in allen Teilen hieb- und stichfest bleiben, jederzeit, auch gegen eine eventuell auftretende Opposition. Daß die Straßenverhältnisse nach Wynigen-Langenthal-Ostschweiz saniert, d. h. den neuzeitlichen Anforderungen angepaßt werden mußten, war längst klar. Zahlreiche Besprechungen fanden statt, scharfgespitzte Klingen wurden gekreuzt, Hiebe saßen hüben und drüben, aber die Heimatschutzleute verleugneten ihre Grundsätze nicht. Pläne wurden erstellt, verbessert, verschlimmbessert, wiederum besprochen. Lösungen tauchten auf. Jahre vergingen. So können folgende Daten in Erinnerung gerufen werden:

In Nr. 18 (Berner Holzbrücken) der Berner Heimatbücher warb Dr. Walter Laedrach 1944 für die Erhaltung der Wynigenbrücken, also gleichsam als Vorkämpfer von Rudolf Aeschlimann, der sich 1946 im Burgdorfer Jahrbuch für die gleichen Ziele einsetzte. Der Vorstand des Burgdorfer Heimatschutzes, tatkräftig unterstützt durch alle Mitglieder, setzte sich zudem seit seinem Bestehen für das kunstvolle Bauwerk ein, und seit 1957 hat sich der Gemeinderat der Stadt Burgdorf, der von Stadtpräsident Franz Patzen geleitet wird, immer wieder mit der Wynigenbrückenfrage beschäftigt. Die Heimatschutzleute widersetzten sich der Modernisierung des Straßenverkehrs, wie ab und zu behauptet wird, keineswegs, mußten aber eines einsehen: die äußere Wynigenbrücke konnte leider nicht gerettet werden.

Durch das Ingenieurbüro Losinger & Co. in Burgdorf wurde 1958 auftragsgemäß ein Alignementsplan des Straßenzuges von der SBB-Unterführung bis zum Siechenhaus erstellt, und bereits am 10./11. Mai 1958 genehmigten die Bürger die Vorlage mit 2009 Ja gegen 271 Nein. Damals setzte sich der Gemeinderat für die Erhaltung der inneren Wynigenbrücke mit den Worten ein:

«Die schöne gedeckte Holzbrücke am Eingang unserer Stadt stammt aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts und wurde durch Johann Jakob Stähli erbaut. Sie stellt ein Bauwerk alter Zimmermannsarbeit dar und ist ein Zeuge früherer bernischer Werkkunst, welche zu den schönsten Holzbauwerken der Schweiz zählt.»

Nachdem sich der Gemeinderat, nach Vorarbeiten verschiedener Kommissionen, entschlossen hatte, dem Stadtrat, zuhanden der Bürgerschaft, die Verschiebung der Brücke zu empfehlen, wurden vorsorglich, um die Finanzierung zu sichern, durch die Gemeinde (vorbereitet und tatkräftig unterstützt durch die Ortsgruppe Burgdorf des Heimatschutzes) Gesuche gestellt, so daß endlich folgende Subventionen an die Fr. 102 000.— berechneten Versetzungskosten zugesichert wurden:

a) Kanton Bern; Großratsbeschluß vom 15. Herbstmonat 1958	Fr. 34 200.—
b) Berner Heimatschutz, Beschluß des Kantonal- vorstandes vom 25. Weinmonat 1958	5 000.—
c) Eidg. Departement des Innern; Kommission für Denkmalpflege; 31. Christmonat 1958*	23 729.—
d) SEVA, Beschluß des Regierungsrates vom 12. Jänner 1959	10 000.—

Der scheinbar bescheidene Kostenbeitrag des Heimatschutzes – er wurde fälschlicherweise von Unkundigen scharf kritisiert – sei durch die Tatsache aufgewogen, daß der Talerverkaufsanteil, den unser Kantonalvorstand zugesprochen erhält, nicht mit einem einzigen Baudenkmal abgeschöpft werden kann, da in erster Linie subventionswürdige Privatpersonen bedacht werden sollen, und erst nachher Gemeinden, Kantone oder Genossenschaften.

Es darf aber noch ergänzt werden, daß der Stadtrat kompetent gewesen wäre, Fr. 30 000.— zu bewilligen für den noch fehlenden Versetzungsbeitrag, aber aus demokratischen Grundsätzen und da eine eventuelle Opposition absolut nicht zu scheuen war, wurde der Stimmbürger aufgerufen, den Kredit zu bewilligen. Das war eine klare und eindeutige Lösung.

* Am 29. Mai 1959 unterzeichnete der Gemeinderat Burgdorf einen Verpflichtungsschein an die Eidgenössische Kunstaltertümerkommission mit acht Punkten. Nach diesem Dienstbarkeitsvertrag wurde die Brücke unter den Schutz der Eidgenossenschaft gestellt.

An Ausgabenposten wurden in der Botschaft der Behörden an die Stimmbürger erwähnt:

	Fr.
Widerlager mit Flügelmauern und Pfeilern	39 550.—
Anfahrten	6 384.—
Verschiebung der Brücke	11 850.—
Instandstellung der Brücke	24 359.—
Dachdekarbeiten	7 943.—
Projekt, Bauleitung und Unvorhergesehenes	12 414.—
Total somit Ausgaben	<u>102 500.—</u>

Nachdem Oberingenieur Zschokke in Burgdorf, der bereits die verantwortliche Oberaufsicht bei der Demontierung und dem Wiederaufbau der Holzbrücke Hasle-Rüegsau in bekannt vorbildlicher Weise besorgt hatte, das Beitragsgesuch des Gemeinderates vom 8. August 1958 wohlwollend weitergeleitet hatte an die kantonal-bernische Oberbehörde, bewilligte der Regierungsrat des Kantons Bern bereits am 19. August 1958 Fr. 34 200.— Subventionsbeitrag mit folgenden Hauptbedingungen:

- a) Kreisoberingenieur Zschokke wird die Oberaufsicht der Verschiebungsarbeiten übertragen;
- b) die Gemeinde Burgdorf übernimmt die bisher dem Staate Bern gehörende Brücke als Eigentum.

Noch darf dankbar erwähnt werden, daß der Gemeinderat Burgdorf in seinem Subventionsgesuch an den Regierungsrat des Kantons Bern die Worte schrieb: «Glücklicherweise haben einsichtige Kreise rechtzeitig erkannt, daß unser schönes Gebiet durch die gänzliche Entfernung dieser Brücke um ein historisches Werk ärmer würde.»

Nun galt es aber noch die Stimmbürger für die Kreditbewilligung von Fr. 30 000.— zu gewinnen. In der Tagespresse machte sich dagegen eine kaum beachtete Opposition bemerkbar, die nicht ernsthafte und stichhaltige Bedenken aufstellen konnte. Trotzdem war man über empfehlende Gedanken von Peregrinus (Dr. A. Lafont, Redaktor am Burgdorfer Tagblatt) unter der Rubrik «Von Haus zu Haus» sehr dankbar. Wir lesen dort:

«Wir haben es uns angewöhnt, gewisse Entwicklungen als unabwendbar und unabänderlich anzunehmen, weil sie angeblich ‚im Zuge der Zeit‘ liegen. Vor allem gilt das für Maßnahmen, die uns vom Verkehr aufgenötigt werden

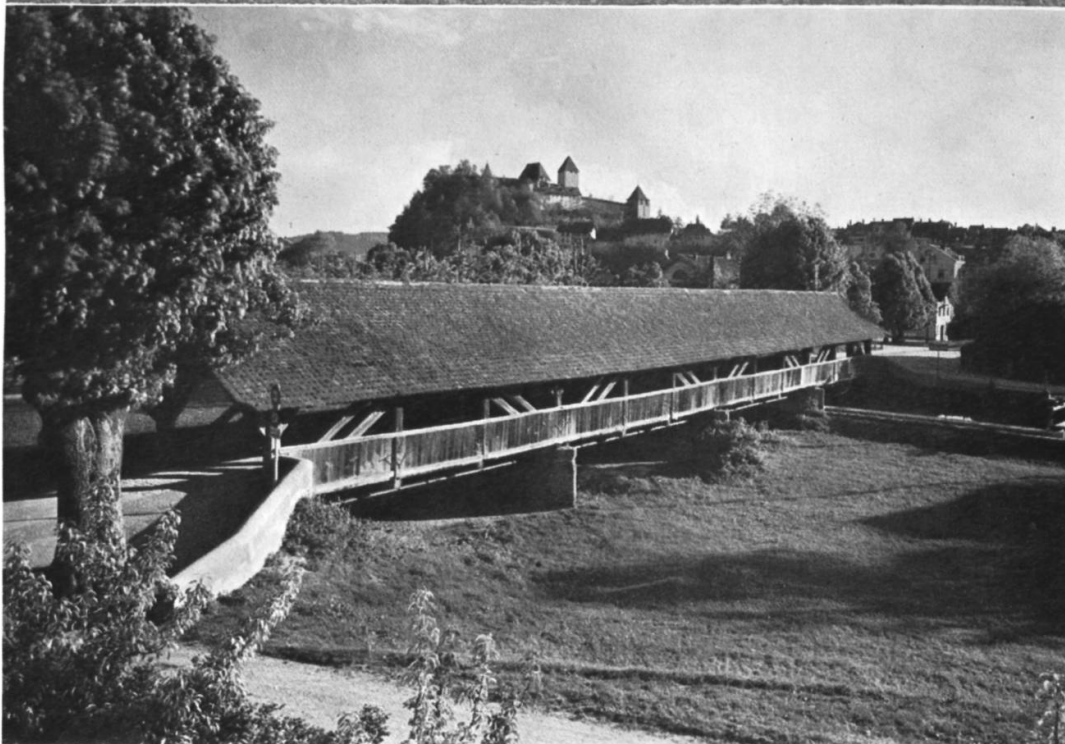
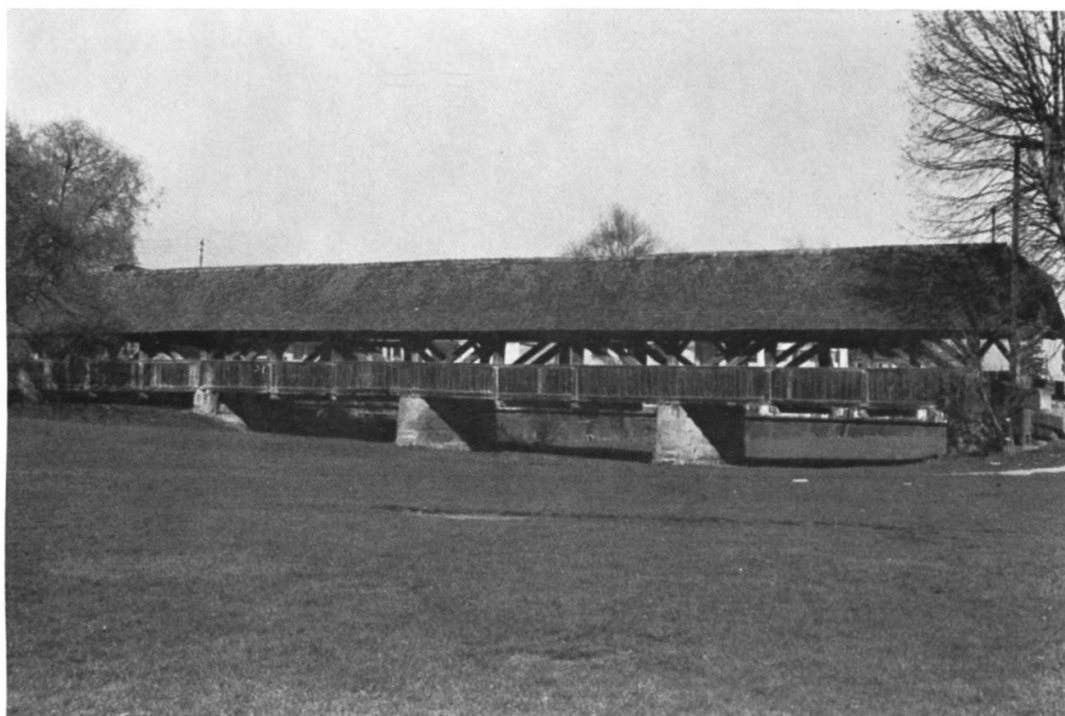


Abb. 1 Früherer Zustand, Ansicht von Südosten

Abb. 2 Früherer Zustand, Ansicht von Norden

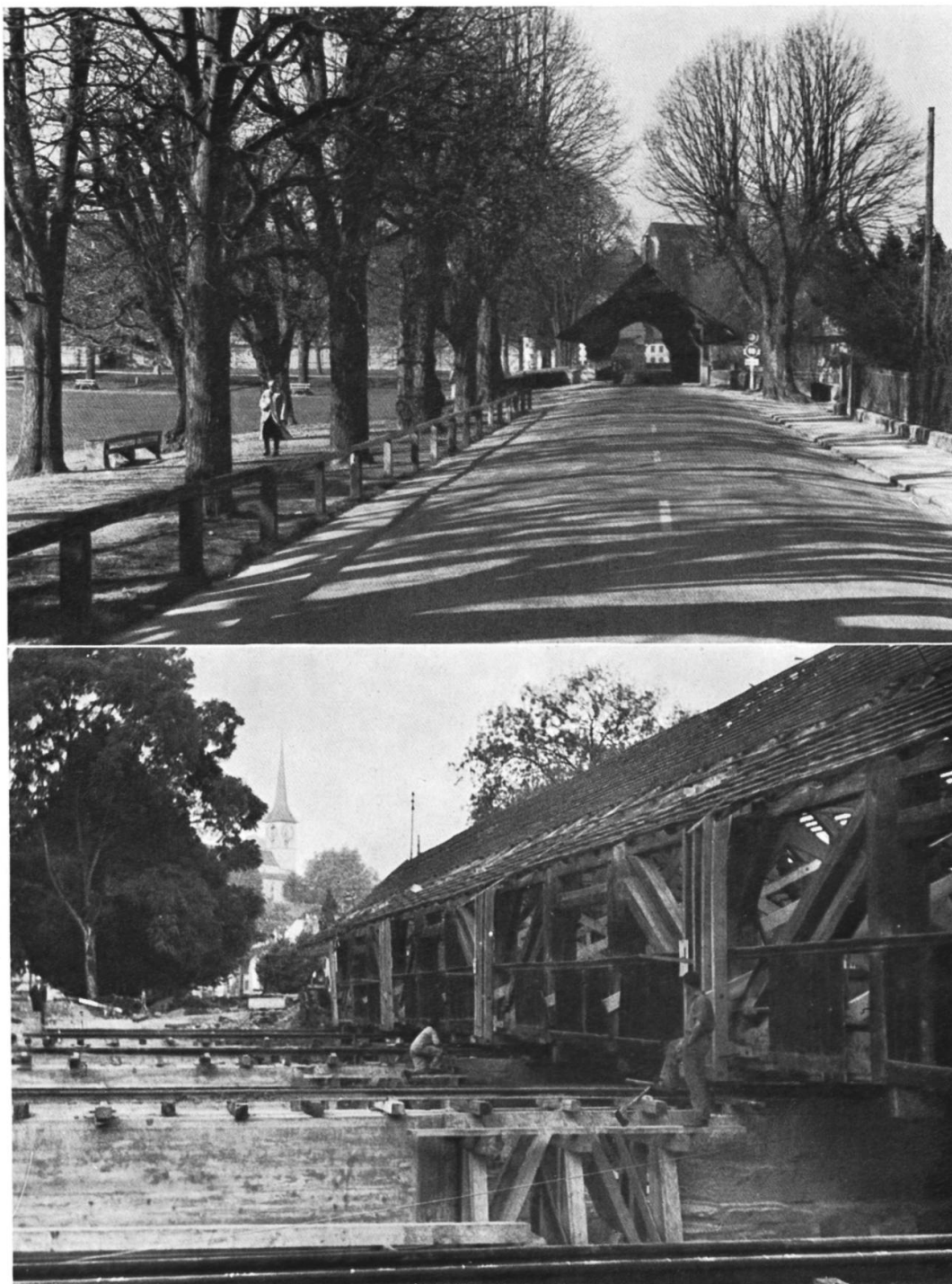


Abb. 3 Früherer Zustand, Blick stadtwärts
(Man beachte, wie prachtvoll die so wohlproportionierte Brücke
ins Gelände gesetzt war!)

Abb. 4 Kurz vor der Verschiebung der Brücke auf ihre neuen Pfeiler

sollen. Da ist es doch eine ausgemachte Sache, daß dem ungestümen Fluß der Fahrzeuge möglichst keine Hindernisse in den Weg gelegt werden dürfen. Die Straßen müssen verbreitert, gestreckt, von sichthemmendem Pflanzenwuchs befreit werden. Wer nun aber alles über diesen Leisten schlagen will, ist einer jener ‚terribles simplificateurs‘, die der Vielfalt des Lebens nie gerecht werden und zwischen ungleichen Bedürfnissen nie unterscheiden können. Wir halten den Bau von Autobahnen für eine unbedingte Notwendigkeit, damit sich der Verkehr auf Distanz möglichst rasch und reibungslos abwickeln kann, und auch die Anlage von Expresß-Straßen in den größeren Städten drängt sich aus gleichartigen Gründen auf. Dagegen ist es bestimmt verfehlt, auch in Klein- und Mittelstädten und Dörfern die zur Hauptsache dem Lokal- und Regionalverkehr dienenden Straßen zu Rennbahnen (im Zeichen der 60 km innerorts!) ausbauen zu wollen. Zu solchen Gedanken werden wir angeregt, wenn wir die heutigen Verhältnisse an der Wynigenstraße betrachten. Mit der Beseitigung der inneren alten Brücke haben wir dem Gott Verkehr ein Opfer dargebracht, das sich angesichts der besonderen Umstände vielleicht rechtfertigen ließ, und das dadurch versüßt wird, daß das Bauwerk an sich wenigstens erhalten werden konnte. Ob das Nebeneinander der alten und der neuen Brücke dereinst einen erfreulichen Anblick bieten wird, werden wir sehen. Nun steht heute noch die ebenfalls dem Untergang geweihte äußere Wynigenbrücke über die Emme. Was bei dieser nicht befriedigte, ist die schlechte Sicht an der östlichen Einfahrt. Erst wenn wir vom Bierdepot her unmittelbar ans Portal gelangt sind, können wir wahrnehmen, ob sich ein entgegenkommendes Fahrzeug im Brückeninnern befindet, weshalb wir nicht selten zu einem Rückwärtsmanöver gezwungen sind. Seit jedoch der Verkehr provisorisch über die versetzte innere Brücke geleitet wird, behilft man sich mit einer Signalanlage für wechselnden Einbahnverkehr, und da geht alles ganz ausgezeichnet. Haben wir grünes Licht, dürfen wir getrost auch in die äußere Brücke einschwenken. Da stellt sich nun die Frage, ob es denn wirklich mit einem Brückenneubau über die Emme so pressiere, ja, ob da eine solche Baute in absehbarer Zeit überhaupt notwendig sei. Mit dem Signal ist doch der größten Not abgeholfen. Als Kunstdenkmal mag die äußere Wynigenbrücke weniger wertvoll sein als die innere. Aber in ihrem landschaftlichen Rahmen, mit dem Fluß, den Überresten des Schachenwaldes und den Flügen, bildet sie ein Ganzes, das uns immer wieder entzückt. Müßte diese Einheit zerstört werden, würden wir einen unwiederbringlichen Verlust erleiden. Daß der Verkehr an dieser Stelle gebieterisch eine Änderung erheische, ist denn doch eine gewaltige Übertreibung. Daher fragen wir eben in diesem Zusammenhang, ob denn ‚der Zug der Zeit‘ hier nicht anhalten könne.»

Soweit Peregrinus in Nr. 206 vom 5. Herbstmonat 1959, wobei wir die Stellungnahme betreffend äußere Wynigenbrücke warm unterstützen können. Auch «Schache-Rösi» (Frau Margrith Romang-Beck) setzte sich in einem Wochenrückblick sehr warm für die Erhaltung beider Holzbrücken ein. Die drei in Burgdorf hauptsächlich tätigen politischen Parteien waren glücklicherweise einverstanden, den von Christian Widmer-Ritter, Schreiber der Ortsgruppe Burgdorf des Berner Heimatschutzes, verfaßten Aufruf an die Stimmbürger zu unterzeichnen und zu empfehlen. Der Aufruf lautete:

«Nächsten Samstag/Sonntag, 4./5. April 1959, findet in Burgdorf die Abstimmung über verschiedene Vorlagen des Stadtrates, so auch über die Verlegung und Instandstellung der inneren Wynigenbrücke statt. Die hölzernen Emmenbrücken gehören seit Jahrhunderten zum Stadtbild Burgdorfs. Bis ins Ende des letzten Jahrhunderts gab es deren vier . . . heute sind auch die zwei letzten dem modernen Straßenverkehr nicht mehr gewachsen, und sie sollen zwei breiten Betonbrücken weichen. Der Stadtrat beantragt aber dem Stimmbürger, die innere Wynigenbrücke unserer Stadt zu erhalten, indem sie etwas flußaufwärts verschoben wird. Dadurch soll ein ehrwürdiges Baudenkmal, das ein bekannter Burgdorfer Zimmermeister im Jahre 1776 mit großem handwerklichem Geschick und mit vorzüglichem ‚Augenmaß‘ errichtet hat, gerettet werden, und der Fußgänger soll einen gefahrlosen Übergang auf die Schützenmatte erhalten. Die Verlegungskosten sind auf Fr. 102 500.— veranschlagt. Das ist gleichsam der Kaufpreis, den Burgdorf für die heute in Staatsbesitz befindliche Brücke zahlen muß. Burgdorf hat aber für seine Idee, die Brücke zu retten, viele Freunde gefunden, die sich bereit erklärt haben, an diese Kaufsumme rund Fr. 72 500.— beizusteuern. Mit Fr. 30 000.—, die für Burgdorf noch verbleiben, können also Fr. 72 500.— fremde Franken gewonnen werden! Und noch mehr: Wenn die innere Wynigenbrücke verschoben wird, dann kann auf der neuen Brücke eine Trottoiranlage eingespart werden. Die bringt unserer Gemeinde (welche die Trottoirs zu übernehmen hat) eine Kostenermäßigung von Fr. 14 000.—. Aus diesen Gründen rufen wir alle Stimmbürger auf, dem Antrag des Stadtrates Folge zu leisten und ein überzeugtes Ja für die innere Wynigenbrücke in die Urne zu legen.

Berner Heimatschutz, Ortsgruppe Burgdorf
Sozialdemokratische Partei Burgdorf
Freisinnig-demokratische Partei Burgdorf
Bürgerpartei Burgdorf.»

Der Kreditvorlage stimmten 1275 Bürger zu, während 456 Neinsager, worunter wohl 250 konsequente Neinstimmer, den bescheidenen Kredit von Fr. 30 000.— verweigern wollten. Damit war nun die Brücke gerettet, insofern die technische Verschiebung gelingen sollte. Die bisherigen Vorarbeiten der Behörden, vor allem auch der Bau- und Finanzkommission, hatten sich bestens gelohnt, und die viel belächelten Heimatschutzfreunde sahen neuerdings dankbar ein, daß im Volke eine viel breitere Liebe zu ihren Belangen vorhanden ist, als das Volk selber wahr haben will.

Wie und wann sollte nun die Holzbrücke ca. 8 m südwärts *verschoben werden*? Grundsätzlich sei hervorgehoben: Die Holzbrücke Hasle-Rüegsau mußte vorerst sorgfältig demontiert und gelagert werden, bis ein Sammelergebnis den Wiederaufbau garantierte, während die nun ebenfalls gerettete große Holzbrücke in Gümmenen stehen blieb und eine neue Betonbrücke daneben erstellt werden konnte. In Burgdorf wollte man aber die alte innere Wynigenbrücke verschieben, ohne sie vorher gänzlich abzurechen. Über technische Daten der Arbeiten orientieren uns folgende von *Roland Schlegel*, Sohn von Fritz Schlegel, Zimmermeister in Burgdorf, verfaßten Angaben, wobei die äußerst sorgfältige und störungsfreie Versetzungsarbeit durch das erwähnte Zimmereigeschäft lobend erwähnt zu werden verdient.

Roland Schlegel berichtet was folgt:

«Im Mai 1958 wurde unsere Firma durch Herrn Bauinspektor Keller beauftragt, die Versetzung und Instandstellung der inneren Wynigenbrücke zu offerieren. Dies bedingte, daß schon zu diesem Zeitpunkt mit der Projektierung begonnen werden mußte, um anhand von dieser überhaupt eine Offerte einreichen zu können. Die Offertstellung erfolgte am 14. Juni 1958, und der Auftrag wurde erteilt am 26. Mai 1959.

Die Aufgabe der Versetzung stellte mir folgende Bedingungen:

1. Die Brücke muß ca. 9 m südwärts parallel der alten Achse verschoben werden.
2. Mit der Verschiebung der Brücke muß gleichzeitig eine Tieferlegung von ca. 50 cm erfolgen.
3. Außer der Ziegelbedachung darf nichts von der Brücke abgebrochen werden.

Anderseits war gegeben:

1. 3 neue Betonpfeiler und 2 neue Widerlager.
2. Das Bauwerk selbst in seiner Form und Konstruktion.

3. Das Gewicht der Brücke. (Dieses konnte durch einen Holzlisten-Auszug genau ermittelt werden und beträgt ohne Ziegel 89,5 Tonnen. Dazu kam noch ein Teil des zur Verschiebung notwendigen Materials, d. h. Konstruktionsholz für Einbünde und Versteifungen sowie Konstruktionseisen. Somit ergab sich ein total zu verschiebendes Gewicht von 94,5 Tonnen).

Anhand der aufgeführten Bedingungen und Angaben wurde projektiert und auch folgendermaßen ausgeführt:

Am 12. Juni 1959 wurde mit den Vorarbeiten begonnen, und zwar mußte als erster Punkt die Distanz zwischen alten und neuen Pfeilern (3,5 m) überbrückt werden. Dies geschah mittelst Gerüstböcken, die für sich ein absolut steifes Tragwerk bildeten. Dabei war dem Untergrund, auf den die Gerüstung zu stehen kam, besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Es wurden also möglichst große Auflagerflächen geschaffen, damit Setzungen während des Verschiebens ausgeschlossen sind.

Am 23. Juni waren diese Arbeiten ausgeführt, und es mußte zugewartet werden, bis die Brücke für den Verkehr gesperrt blieb.

Die Sperrung erfolgte am 1. Juli, und auch mit diesem Datum wurde das Abheben und Unterziehen der Brücke in Angriff genommen. Mit vier Simplex-Winden (Hublast 25 t) wurde die Brücke beidseitig eines Pfeilers um ca. 4–5 cm abgehoben und anschließend mit Rundholzpfosten und kräftigen Unterzügen abgestützt.

Um die Tieferlegung von 50 cm zu erreichen, sowie um gleichzeitig Platz zu gewinnen für die Eisenbahnschienen und Eisenrollen, wurde die oberste Sandsteinschicht mit Hilfe eines Kompressors abgenommen. Darauf erfolgte der Einbau der Eisenbahnschienen und der neuen eichenen Schwellen, denen bei der Verschiebung die Aufgabe zukam, einerseits als Unterzug und andererseits als obere Gleitfläche zu wirken. Damit mit einer möglichst kleinen Rollreibung gerechnet werden konnte, wurden diese Unterzüge, resp. Schwellen, auf der Unterseite mit 60-mm-Flacheisen versehen.

Diese Arbeiten wiederholten sich nun bei jedem Pfeiler, bis endlich die ganze Brücke auf den erwähnten Rollen gelagert war. Am meisten Schwierigkeiten gab das Abheben des Pfeilers rechtsseitig des Kanals. Obschon diese Arbeit in der Zeit des Bachabschlages erfolgte, mußte immerhin in ca. 30–40 cm tiefem Wasser eine solide Unterlage geschaffen werden. Als weitere und wichtige Aufgabe war die Versteifung der Brücke in Quer- und Längsrichtung. Die Tragkonstruktion der Brücke besteht bekanntlich aus vier einzelnen Hängewerken, wobei dessen Unterzüge und Pfetten auf jedem Pfeiler ge-

stoßen sind. Es galt somit, jeglichem Ausknicken in der Brückenflucht vorzubeugen. Dies wurde einerseits erreicht durch den bestehenden Fahrbahnbelag und andererseits durch die bei jedem Pfeiler angebrachten Zangenpaare, wobei die letzteren mit den vorerwähnten eichenen Schwellen verschraubt wurden. Das Ganze wirkte somit wie ein 50 m langer starrer Balken. Im weiteren wurde dann die Brücke in Querrichtung bei jedem Pfosten mit einem Kreuz versteift. Zu erwähnen wäre noch, daß die Auflagestellen bei den Widerlagern sehr morsch sind und mit U- sowie T-Eisenbalken verstärkt wurden.

Als letzte Etappe der Vorbereitung erfolgte dann die Befestigung und Verankerung der Zugapparate. Zur Wahl dieser Apparate mußte die Rollreibung ermittelt werden. Da, wie schon erwähnt, die Eisenwalzen unten und oben auf Eisen liefen, konnte mit der Rollreibungszahl von 0,02 gerechnet werden. Multipliziert mit dem Normaldruck ergab dies schließlich eine Zugkraft von rund 480 kg pro Pfeiler. Nach praktischen Versuchen fiel dann die Wahl auf die bewährten und handlichen Tirfor-Super-Seilzugapparate (Fa. Habegger, Maschinenfabrik in Thun) mit einer Zugkraft von 1500 kg und einem Eigengewicht von nur 18 kg. Damit auch durch eventuellen einseitigen Zug eine Deformation der Brücke ausgeschlossen ist, wurden pro Pfeiler zwei und bei jedem Widerlager je ein Apparat angeschlossen. Die Verankerung erfolgte auf einfachste Weise an tannem Rundholz, das quer und unmittelbar hinter die neuen Pfeiler gelegt wurde. Eine Durchbiegung dieser Tannen fiel außer Betracht, da ja der Zug direkt neben jedem Pfeiler erfolgte.

Am 8. Juli abends war alles fix-fertig und zur Verschiebung bereit. Damit die Zahl der Neugierigen nicht zu groß wurde und somit auch ein ungehindertes Arbeiten möglich war, wurde am folgenden Morgen, den 9. Juli, um 6 Uhr mit der Verschiebung begonnen. Dazu waren 18 Mann erforderlich. Diese wurden folgendermaßen eingeteilt: 8 Mann auf die Apparate, 5 zum Wechseln der Walzen, 2 zum Richten, 2 zur Aufsicht über die Walzen und einer zum Kommando.

Die Verschiebung mußte etappenweise erfolgen, d. h. es konnte jeweils ca. 1 m fortbewegt werden, und dann erfolgte gewissermaßen ein Halt, der nötig war, um die hinterste ausgelaufene Rolle nach vorne zu bringen. In knapp $\frac{3}{4}$ Stunden war die Brücke an ihrem neuen Standort. Die ganze Arbeit ging reibungslos vonstatten, ohne jegliche Deformation und Setzungen. Am gleichen Morgen, um 8.15 Uhr, war die Brücke fertig gerichtet und zum Absenken bereit. Dies erfolgte sukzessive, d. h. bei jedem Pfeiler wurde jeweils nur ca. 15 cm abgesenkt, wobei natürlich immer zuerst die Eisenbahnschienen und Walzen ausgebaut wurden. Diese Arbeiten dauerten bis am Freitagabend, und damit konnte die Verschiebung als abgeschlossen betrachtet werden.

Zur Verschiebung waren notwendig:

Tannees Rundholz	3,4 m ³
Tannees Kantholz	12,8 m ³
Eichenes Kantholz	3,0 m ³

(Darin sind zur Hauptsache enthalten 8 neue Schwellen, die ersetzt werden mußten und auch zur Renovation dienten.)

Eisenbahnschienen (Profil von 36 kg/m ¹)	158,0 m
Rundeisenwalzen Ø 70 mm:	
a) 100 cm lang	20 Stück
b) 70 cm lang	12 Stück
Flacheisen 60/10 mm	48 m
Bauschrauben (Nägel und Klammern)	135 kg
Simplex-Winden	4 Stück
Tirfor-Super-Seilzugapparate	8 Stück
Drahtseile	200 m ¹
Differential-Flaschenzüge	2 Stück

Der genaue Beschrieb der Versetzungsarbeit, ausgeführt durch das Zimmereigeschäft Fritz Schlegel, Burgdorf, gibt uns ein deutliches Bild, wie vorsichtig bei den umfangreichen Arbeiten vorgegangen werden mußte.

Laut Beschluß der Burgergemeinde vom 14. Mai 1959 wurde das notwendige Neuland – dies sei ganz besonders lobend erwähnt – der Einwohnergemeinde gratis zur Verfügung gestellt. Während die Versetzungs- und Instandstellungsarbeiten durch das Zimmereigeschäft Schlegel laut Voranschlag Fr. 36 209.— betrugen, reduzierte sich die Schlußrechnung auf Fr. 34 381.—. Auch die Dachdeckerarbeiten, ausgeführt durch die Firma Beutler, Flückiger & Cie., erforderten statt Fr. 7943.—, wie im Kostenvoranschlag vorgesehen war, nur Fr. 7790.45.

Noch sei abschließend mitgeteilt, daß der Neubau der vorgesehenen Betonbrücke voraussichtlich Fr. 208 000.— beanspruchen wird.

Dank sei allen Behördemitgliedern ausgesprochen, vor allem dem Gemeinderat und Stadtrat, insbesondere auch der Baukommission, für ihr großes Verständnis, und bestimmt werden auch alle ernsthaften Opponenten – solche gibt es ab und zu – mit uns Heimatschutzleuten einverstanden sein, wenn wir befriedigt wünschen: Die innere Wynigenbrücke möge noch einmal mehr denn 150 Jahre den Burgdorfern gefallen und dienen!

Quellennachweis

1. Burgdorfer Jahrbuch 1946: «Die innere Wynigenbrücke», von Rudolf Aeschli-
mann.
2. Aktenmappe des Gemeinderates Burgdorf über die Versetzung der inneren Wyni-
genbrücke; Planbeilagen.
3. Protokollbücher der Ortsgruppe Burgdorf des Berner Heimatschutzes und Akten-
mappe des Obmanns.
4. Verschiedene Einsendungen im «Burgdorfer Tagblatt».
5. Aufruf an die Stimmberechtigten, verfaßt von Christian Widmer-Ritter, Burgdorf.
6. Technische Angaben von Roland Schlegel, Burgdorf, über die Versetzung der in-
neren Wynigenbrücke.
7. Mündliche Mitteilungen der Herren Dr. A. G. Roth, Dr. F. Lüdy, Stadtschreiber
F. Fahrni, Kreisoberingenieur W. Zschokke.
8. Burgdorfer Jahrbuch 1959: «Die Holzbrücke Hasle-Rüegsau», von Walter Marti-
Glanzmann.